

Datum: 21 maart 2025
Fracties: CDA Gemert-Bakel



Betreft: Vervolg vragen Onderzoek verkeer CoCo

Op 17 maart jl. ontvingen wij de antwoorden op onze vragen van 10 februari jl. over het onderzoek naar de verkeersoplossingen op en rondom het Sportpark. Daarnaast ontvingen we op 14 maart de stukken over dit onderwerp die ter bespreking voorliggen in de commissievergadering van 27 maart aanstaande. Graag zien wij onderstaande vragen beantwoord, ofwel voor de commissievergadering of tijdens de vergadering door het adviesbureau.

In zowel de beantwoording van de vragen als de adviesnota wordt gesproken over het gebruik van een verkeersmodel (BBMA).

1. Klopt de conclusie dat dit is toegepast in het onderzoek van Kragten en is toegepast om de huidige stromen (van 2 jaar geleden) in beeld te brengen?
2. Zo ja, kan uit de verkeerstellingen geconcludeerd worden dat het verkeersmodel accuraat is? M.a.w. komen de daadwerkelijke tellingen overeen met hetgeen uit het verkeersmodel is gebleken?
3. In het verengde hiervan: uit alle voorgaande onderzoeken blijkt dat de Pastoor Attendorenstraat een van toeleidende wegen is naar het sportpark en dus ook de mogelijk nieuwe school. Waarom is op deze straat dan geen verkeerstelling (telslang) uitgevoerd?
4. Is ook de beoogde verkeersoplossing met een verkeersmodel doorgerekend? Zo ja, kunnen de conclusies gedeeld worden? Zo nee, waarom niet?

De conclusie van het verkeersonderzoek luidt dat de omliggende straten extra capaciteit aan kunnen. Ook in beantwoording op onze vragen wordt dit aangegeven, omdat dit uit het verkeersmodel zou blijken. Een verkeersmodel en CROW-richtlijnen voor weginrichting rekenen echter met intensiteiten op etmaalniveau en hier is sprake van piekdruktes. Nu is helder dat wegen niet ingericht kunnen worden op de intensiteiten van een kwartier/half uur, maar op enkele cruciale punten loopt het nu al vast. Een voorbeeld hiervan is de rotonde met de Lodderdijk, bij Fitland. Met veel gevaarlijke situaties en enkele ongelukken in de laatste jaren tot gevolg (zoals [deze](#)).

5. Is er behalve verkeersmodellen ook verkeerskundig naar deze situatie gekeken, ten behoeve van de huidige situatie en een eventuele toename van (fiets)verkeer naar het nieuwe Macropedius? Graag een toelichting.
6. Hoe wordt verkeerskundig aangekeken tegen de toename van fatbikes, elektrische fietsen etc. op deze rotonde, waar het overzicht behouden voor veel automobilisten nu al lastig is?

In het verkeersonderzoek, bij de verkeerseffecten van het Commanderij College (4.1), worden de aantallen auto's en fietsers van en naar de school evenredig verdeeld over de vier toeleidende straten.

7. Waarop baseert het adviesbureau deze conclusie dat het verkeer zich evenredig verdeeld? Met name bij fietsers is dit immers niet te sturen.

In de adviesnota wordt aangegeven dat het budget hoger is dan tot op heden geraamd en gereserveerd voor het verkeer rondom de nieuwe school en dat daarom mogelijk geprioriteerd moet gaan worden.

8. In hoeverre is sprake van een samenhangend pakket aan maatregelen en is het überhaupt mogelijk om hierin keuzes te maken? M.a.w. gaat de werking van de voorkeursoplossing niet verloren indien bepaalde maatregelen niet uitgevoerd worden?

Namens het CDA,

Erik Schoone